MEL H:
107 (9)

CHEMINS DE FER DU NORD.

OBSERVATIONS

PRÉSENTÉES PAR MM. LES DÉLÉGUÉS

DES VILLES DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS,

A Messieurs les Députés Membres de la Commission des Chemins de Fer du Nord.

FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

1497

1844.

Coll 4° 117
Mél-4° 107 (9)
BIBLIOTHEQUE FNSP
1 280 885

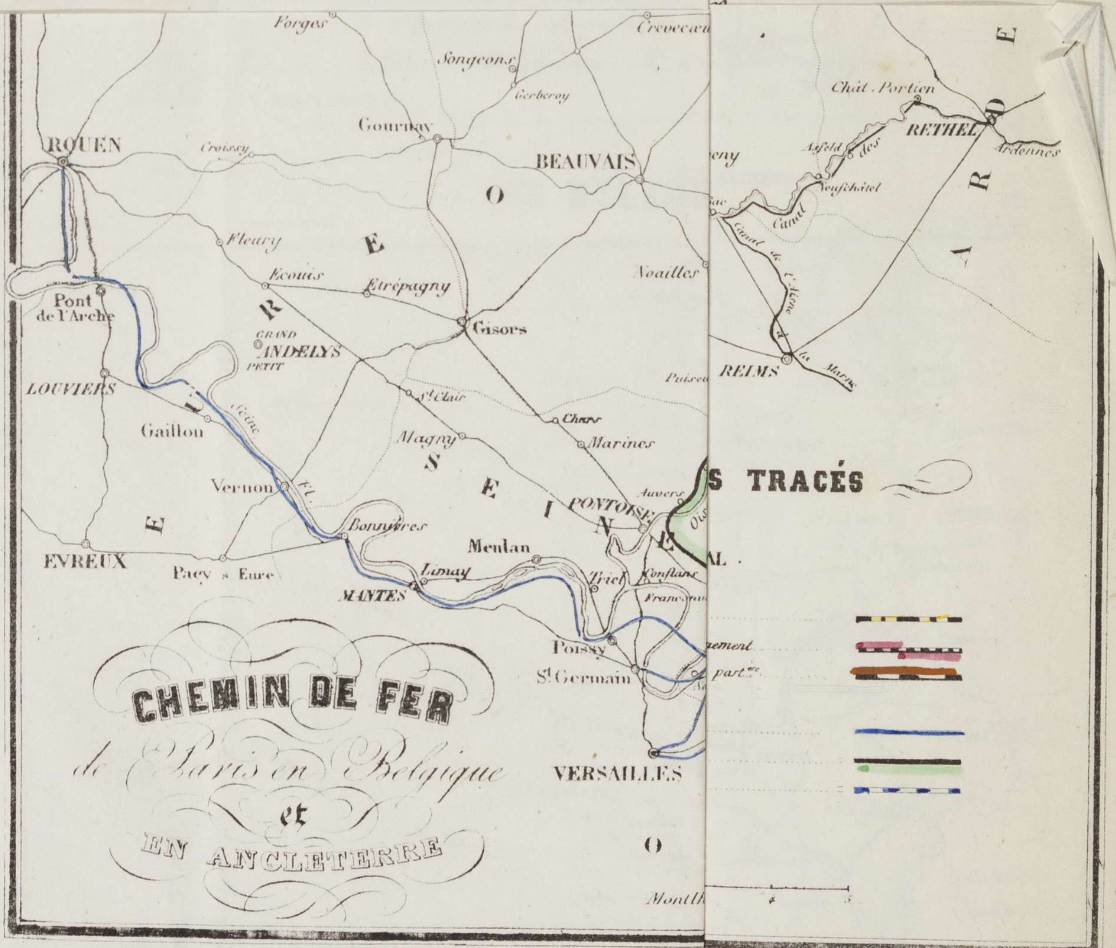
FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES

Chemins Nord.

COMPARAISON DE ras.

Distances — Calais à Arras.

de PARIS	à Calais	par Hazebrouck et Ostricourt	261	Système Station Centrale.	
		par Hazebrouck, Béthune et Fampoux	"	Système Ostricourt	
	à Boulogne	par Abbeville et Amiens			
	à DunKerque	par Hazebrouck, Béthune Fampoux et Arr			
			531		
de CALAIS	à Arras	Par Ostricourt	476		
		par Béthune et Fampoux	500		
	à Lille	par Ostricourt	560		
		par Hazebrouck direct^t			



FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES

Chemins de Fer du Nord.

PROJET DE LOI DE 1844.

COMPARAISON DES DEUX SYSTÈMES, dont { L'un à **Tronc commun** d'Ostricourt et de Douai.
et l'autre à **Station centrale** par branches directes sur Lille et Arras.
Ce dernier réclamé par les dix villes intéressées.

Dunkerque et Calais à Lille Arras et Paris

Distances

de PARIS
- à Calais { par Hazebrouck et Ostricourt . . . . . 358 kilom . . . 533
- à Calais { par Hazebrouck, Béthune et Fampoux . . . 337 . . . 978
- à Boulogne par Abbeville et Amiens . . . . . 272 . . . 748
- à Dunkerque par Hazebrouck, Béthune Fampoux et Arras 320 . . . 162

Longueur à exécuter par l'Etat, de Dunkerque et de Calais à Arras.

Ouest de Cassel.
- par Hazebrouck et Bethune jusqu'à Fampoux 147 kilom 261 Système Station Centrale.
- par Hazebrouck et Ostricourt . . . . . 137 " " Système Ostricourt

Branche d'Hazebrouck à Lille par l'industrie particulière . . . 44 kilom

Eloignement comparatif suivant les deux Tracés.

de CALAIS
- à Arras { Par Ostricourt . . . . . 142 kilom . . . 847.
- à Arras { par Béthune et Fampoux . . . . . 122 . . . 292.
- à Lille { par Ostricourt . . . . . 124 . . . 701.
- à Lille { par Hazebrouck direct[t] . . . . . 104 . . . 476.

de DUNKERQUE
- à Arras { O. de Cassel et Ostricourt . . . . . 125 kilom . . . 031
- à Arras { id et Bethune . . . . . 104 . . . 476
- à Lille { O. de Cassel et Ostricourt . . . . . 108 . . . 500
- à Lille { id. et Hazebrouck direct[t] . . . . . 86 . . . 560

Ostricourt dessert **Sept villes.**

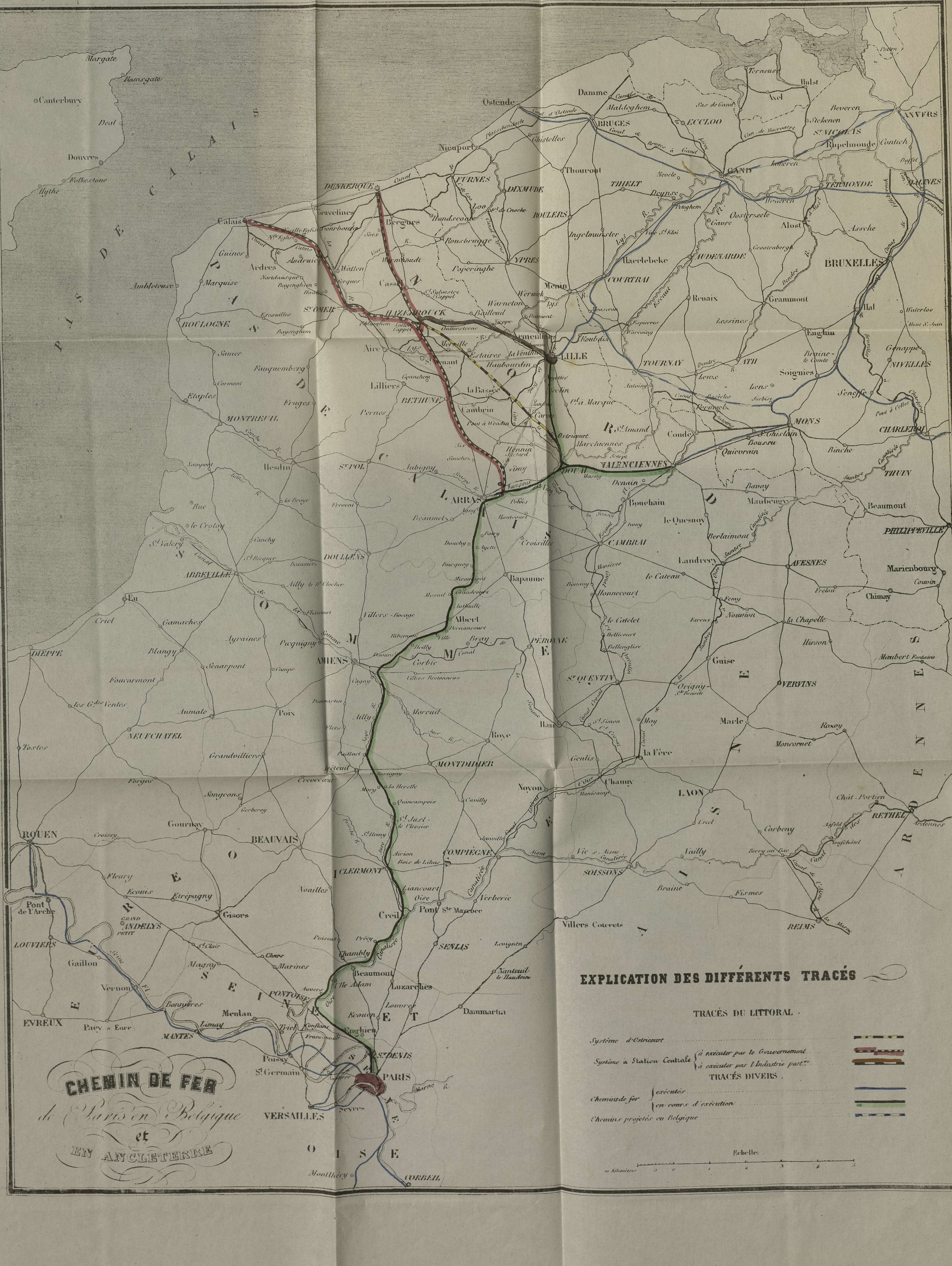
La Station centrale avec branches directes, dessert **Dix villes** de 1[er] et 2[me] Ordre et **huit villes** de 3[me] Ordre ayant plus de 3,000 habitants.

Villes de 1[er] et 2[me] Ordre { Calais, 1[e]; Lille, 2[e]; Dunkerque, 3[e]; S[t] Omer, 4[e]; Hazebrouck, 5[e]; Bergues, 6[e]; | Arras, 7[e]; Bethune, 8[e]; Bailleul, 9[e]; Armentières, 10[e].

Population de Ville et de Campagne 178,000 Habitants | Population de Ville et de Campagne 318,664 Habitants directement desservis.

LES DÉLÉGUÉS DES VILLES DU NORD & DU PAS-DE-CALAIS

HAGENBUCH, Grav[r] Imp[r] 17. r. Tronchet. Report de Cuivre



44.636

OBSERVATIONS

PRÉSENTÉES PAR MM. LES DÉLÉGUÉS

DES VILLES DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS,

A Messieurs les Députés, Membres de la Commission des Chemins de Fer du Nord.

FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES

MESSIEURS,

M. le comte Daru, dans l'introduction de son Rapport sur les chemins de fer, dit : « La polémique la plus vive s'est engagée entre les villes ; en pareille matière, » on ne gagne rien à attendre, et, au lieu de s'apaiser, l'irritation des esprits » s'est accrue. »

La présence simultanée de tant de délégués dans cette enceinte semble peu en harmonie avec cette assertion. En effet, Messieurs, nous venons vous dire : « En pareille matière, on gagne souvent à attendre : les passions se calment, les » esprits s'éclairent, les hommes se voient et se concilient. »

Lille, Dunkerque, Arras, Saint-Omer, Bergues, Calais, Hazebrouck, Bailleul, Armentières, représentées par les organes de leurs conseils municipaux et de leurs chambres du commerce, d'accord avec la résolution du conseil général du Nord, viennent d'un commun accord vous déclarer :

Que le tracé d'Hazebrouck à Ostricourt, proposé par le Gouvernement, est hostile à tous leurs intérêts ; ils vous demandent de la manière la plus absolue de le rejeter.

Ils vous demandent :

De relier Calais et Dunkerque à Hazebrouck, de détacher une ligne d'Hazebrouck sur Arras ; c'est le projet de la commission supérieure des chemins de fer. Cette partie serait exécutée immédiatement aux conditions de la loi de 1842.

Puis, et comme complément *indispensable* de leur projet, ils demandent qu'une ligne d'Hazebrouck à Lille soit reprise dans la loi; elle serait immédiatement aussi, soit exécutée par l'État, soit abandonnée à une compagnie.

Convenez-en, Messieurs, il faut que cette ligne bâtarde d'Hazebrouck à Ostricourt, qui, loin des lieux qu'elle doit desservir, est regardée comme une heureuse transaction, porte un bien réel préjudice à tous nos intérêts, pour que la crainte de la voir exécuter fasse ce que trois ans de lutte n'avaient pu faire; à savoir, la conciliation de tant de prétentions diverses. Ce fait seul dit plus que tout ce que nous pourrons ajouter dans le cours de cette discussion.

Le système que nous vous proposons n'est pas le plus parfait que chacun de nous avait rêvé, mais il est l'expression réelle du sacrifice que chacun de nous peut faire. Ainsi Calais allonge son parcours sur Paris pour équilibrer la position de Dunkerque avec la sienne; Dunkerque renonce au tracé par l'est de Cassel; Saint-Omer au plus court trajet sur Dunkerque, et Lille se contente d'une éventualité.

Si le Gouvernement ne retirait de la pensée d'Ostricourt que le résultat que nous vous présentons aujourd'hui, encore devrait-il s'applaudir de son œuvre, s'en applaudir pour le bien qu'elle aurait fait; et vous, Messieurs, la rejeter pour le mal qu'elle entraînerait après elle.

Nous n'avons pas la prétention de parler devant vous des intérêts politiques et internationaux, nous ne méconnaissons pas à cet égard votre supériorité; l'intérêt des localités, voilà sur quoi nous pouvons avec fruit vous dire quelque chose; nous allons essayer de le faire.

Nos intérêts communs, les plus pressants, veulent tout d'abord qu'on puisse aller vite et à bas prix de Calais à Paris; car Calais est attiré vers Paris incomparablement plus que vers la Belgique : ils veulent encore qu'on puisse aller vite et à bas prix de Dunkerque à Lille; car Lille, c'est l'existence de Dunkerque, et ces deux intérêts, selon qu'ils seront résolus, amèneront la perte ou la prospérité des deux ports. Le passage par Ostricourt met obstacle à ces deux grands intérêts.

En effet, aller de Calais à Paris par Ostricourt, au lieu de passer par Arras, c'est allonger le parcours de 21 kilom.; c'est, en outre, imposer un arrêt à la station d'Ostricourt, et cet arrêt n'a aucune utilité.

Car, s'il y a une station à Ostricourt pour l'échange des voyageurs de Paris, de Lille et de Calais, il y en a une à Douai pour l'échange des voyageurs de Paris, Lille et Valenciennes. Voilà deux stations à 12 kilom. de distance. Passez d'Hazebrouck à Arras, c'est dans cette dernière ville qu'est l'unique point d'arrêt. Ostricourt et Douai disparaissent.

Ainsi, 1/2 heure pour le parcours des 21 kilom., 1/2 heure (et c'est de moitié

trop peu) pour l'attente forcée à la station d'Ostricourt; voilà plus qu'une heure de perdue de Calais à Paris avec un surcroît de dépense pour les voyageurs, un surcroît considérable de dépense pour l'Etat, par la création, l'entretien, le personnel d'une grande station, alors que tout indique que Calais sera longtemps et très longtemps le seul passage par ligne de fer de Londres à Paris;

Alors que l'excellence de son port vient de s'accroître d'importantes améliorations, et qu'un nouveau prolongement des jetées rendra ce port accessible aux paquebots à toute heure, quel que soit l'état de la marée;

Alors encore qu'il est démontré que de ce port seulement et de sa rade un service quotidien et régulier pour la transmission de la correspondance et des dépêches peut être assuré;

Alors enfin que Calais est le troisième port de transit, et qu'il importe de conserver à la France cette branche considérable de commerce que la Belgique et le Rhin cherchent à lui ravir.

Par ces considérations, la ligne de Calais à Paris par Arras, tracée comme nous la demandons, est sans contredit la plus avantageuse sous le rapport de l'intérêt public comme de l'intérêt des villes que le chemin de fer doit traverser. Nous ne chercherons point pour l'établir à rappeler à la Chambre les raisons de toute nature qui, depuis trois ans, lui ont été présentées par chacune des villes intéressées. Elles sont trop saillantes d'elles-mêmes et ont été d'ailleurs trop scrupuleusement recueillies par la Chambre, pour qu'il soit besoin de fatiguer son attention par de nouvelles redites; la Chambre a compris, et le gouvernement paraît l'avoir compris également, qu'il convient avant tout de lier Paris aux ports de Calais et de Dunkerque.

Tel est, en effet, le premier point d'intérêt qui doit dominer tout le débat.

Toutefois, comme le tracé par Ostricourt serait un obstacle au but proposé, ajoutons, à l'aide des rapports commerciaux qui existent entre Lille et Dunkerque, de nombreuses raisons pour combattre, en ce point, le projet du gouvernement.

Leurs rapports commerciaux, ces villes les expliquent ainsi:

Dunkerque est le cinquième de nos ports de commerce. La douane y opère chaque année 10 millions de recettes. Dunkerque verse dans l'intérieur du royaume 96,000 tonnes de marchandises dont plus de 40,000, près de la moitié, sont dirigées sur Lille, et le reste dans la direction de Paris sur Arras.

Ces chiffres n'indiquent-ils pas combien il importe à sa prospérité que Dunkerque soit rapproché de Lille, et cependant le projet par Ostricourt l'en éloigne de 22 kil.

Là, comme pour aller de Calais à Paris, la station d'Ostricourt impose un

temps d'arrêt que rien ne nécessite. Qu'on marche d'Hazebrouck à Lille, nulle entrave.

Encore si à l'abri de concurrence, Dunkerque pouvait sans danger voir augmenter le prix de ses transports, on pourrait dire : 2 fr. de plus au tonneau n'empêcheront pas les relations de Dunkerque et Lille. Mais Newport, Ostende, Anvers sont là, et la lutte avec ces ports devient chaque jour plus difficile; ainsi, déjà, toutes les laines que Tourcoing tire, surtout de l'Angleterre, et c'est à peu près 10,000 tonnes d'encombrement, ces laines échappent à Dunkerque, c'est Ostende et Anvers qui les expédient.

« Ce n'est pas à cause du prix du transport, dit M. le comte Daru, cela tient » à la douane et à la législation qui régit nos ports. Le prix du tonneau de Dun» kerque à Lille est de 5 fr. 50 c. par les canaux : le prix d'Ostende à Tourcoing » par voie de fer est plus élevé ; donc le prix du transport n'est pas l'obstacle, » et une voie de fer ne donnerait pas à Dunkerque les transports que la Belgique » possédait déjà même avant l'établissement de ses rails-ways. »

N'y a-t-il rien de hasardé dans cette assertion ? Examinons.

Le transport des laines qui, en trop petite quantité, s'effectue de Dunkerque à Tourcoing, ne suit jamais la voie d'eau, trop longue et surtout trop incertaine ; les laines d'ailleurs donnent trop d'encombrement. C'est au roulage seul qu'on a recours, et, à défaut d'autre preuve, nous en trouverions une dans l'ouvrage de M. Daru lui-même ; en effet, il dit (page 34) :

« La douane plombe seulement la bâche des voitures affectées à ces expédi» tions ; » s'il s'agit de voitures il ne s'agit pas de canaux, et nous sommes amenés à reconnaître que, pour les laines, c'est le prix du roulage de Dunkerque à Tourcoing et le prix de la voie de fer d'Ostende ou Anvers, à Tourcoing, qu'il faut comparer.

Or, le prix du roulage de Dunkerque sur Tourcoing est au minimum de	15	»
D'Anvers on paie (page 26)	13	84
D'Ostende .... (d°)	12	24

Voilà pourquoi, Messieurs, et seulement pourquoi Dunkerque n'a pas les laines en destination de Tourcoing ; car, loin d'être un obstacle, la douane a accordé pour faciliter les transports par Dunkerque, toutes les concessions possibles : c'est pour un même motif que ces transports arrivaient encore à la Belgique avant la création des lignes de fer ; le prix du roulage était alors meilleur marché d'Ostende que de Dunkerque.

« C'est une affaire de quelques centimes, dit M. Daru (page 35), et il a raison ; » mais ces quelques centimes sont une barrière réelle, infranchissable, et au lieu de

conclure avec M. Daru que la ligne de fer ne changera rien à cela, nous voulons examiner cette question.

Si le chemin de fer vient à Ostricourt, il y aura de Dunkerque à Lille 108

De Lille à Tourcoing.. 14

Total....... 122

Le prix de concession proposé l'an passé était de 16 c.; supposons qu'il s'abaisse à 12 c., le prix de Dunkerque à Tourcoing sera de 14.64.

Si, au contraire, la ligne va d'Hazebrouck à Lille, la distance de Dunkerque à Tourcoing sera de 100 kilomètres et le prix de 12 fr.

Ainsi :

De Dunkerque à Tourcoing, par Ostricourt................	14.	64
D'Anvers..	13.	84
D'Ostende	12.	24
Par Hazebrouck et Lille..................................	12.	»

Par Ostricourt les quelques centimes sont contre nous. Anvers et Ostende s'enrichissent aux dépens de Dunkerque.

Par Hazebrouck et Lille, les quelques centimes sont en notre faveur, et Dunkerque reprend le rang qui lui appartient.

Et prenez-y garde, ces 22 kilomètres, ces quelques centimes, la Belgique est loin de les négliger; au mois de juillet, la route directe d'Anvers à Gand, par St-Nicolas, sera mise en exploitation, et le prix d'Anvers à Lille, qui est aujourd'hui de 13. 84, sera, par ce fait, réduit à 12.70.

Il faut donc bien éviter, dans la création des lignes qui vous sont soumises, d'éloigner jamais Dunkerque de Lille de si peu de distance qu'on le puisse imaginer; ce serait travailler contre la France au profit de l'étranger, et ce n'est pas vous, Messieurs, qui, jamais, voudrez participer à un acte de cette nature.

Nous avons traité les deux intérêts dominants dans la question; celui de Calais, celui de Dunkerque, et on conçoit que les intérêts des ports soient les plus engagés dans la création des lignes qui aboutissent au littoral; mais ce n'est pas tout, il y encore d'autres intérêts que nous ne pouvons passer sous silence.

Si la nature semble avoir créé la ligne d'Hazebrouck à Ostricourt pour recevoir une ligne de fer, la civilisation, cette seconde nature des peuples, n'a pas créé sur cette même ligne d'intérêts à vivifier; tout ce qui a quelque valeur sur ce parcours, Merville, Estaire, Lagorgue, pays de fabrication de toile, tout cela aboutit à Lille, seul entrepôt de ces produits; de sorte que la voie de fer serait délaissée par ces populations et les voies de locomotion actuelle préférées, non pas que la voie de fer, malgré son plus long parcours, n'offrît plus de célérité, mais parce que

ce plus long parcours ne serait pas acquis gratuitement, et qu'ici encore les quelques centimes de M. Daru joueront leur rôle.

En effet, un allongement de 22 kilom., c'est à 6, 7 ou 8 c., une augmentation de dépense de 1 fr. 25 c., 1 fr. 50 c., 1 fr. 75 c. pour chaque voyageur et sur une distance qui, par les voies aujourd'hui suivies, n'excède pas 30 kilom., c'est quelque chose.

De Merville, Estaire et Lagorgue, on paie au plus 3 fr. pour se rendre à Lille: par Ostricourt et jusqu'à Lille, il y aura 52 kilom. qui, à 7 c., feront 3 fr. 64 c.; de la station au centre de la ville, il y a encore 2 kilom. qu'on parcourt péniblement à pied et qui coûtent 25 c. en omnibus.

Ainsi 3 fr. d'une part, 3 fr. 90 de l'autre : en voilà assez pour condamner le chemin par Ostricourt. Par Hazebrouck et Lille, au contraire, le chemin de fer, abrégé de 22 kilom., ne coûte plus que 2 fr. 40 c. : en voilà assez pour lui amener un préférence exclusive.

Et ne croyez pas que devant des hommes de votre gravité, nous argumentions sur de simples suppositions. Un fait que nous allons vous révéler prouvera qu'il n'y a rien dans nos assertions qui ne soit sanctionné par l'expérience.

La station de Lille était, jusqu'au 25 janvier, à 10 kilom. de Roubaix ;
12 id. de Turcoing.

Elle fut reculée, depuis, de 2 kilom., encore qu'elle restât à même distance du corps de la place.

Le Gourvernement voulut faire payer ces deux kilomètres dont il avait allongé la route.

De Turcoing à Lille, il en coûtait en décembre et janvier . . 40 c. 60 c. 80 c.
et en février . . . . 50 c. 75 c. 1 fr.

De Roubaix à Lille, même différence aux mêmes époques dans les prix.

Décembre et janvier sont les mois où la rigueur de la saison et les habitudes de famille n'excitent pas aux voyages.

En février, au contraire, le mouvement reprend son cours.

Le chemin de fer qui, dans les mois d'été, voiturait 60,000 personnes par mois, n'en avait plus, en décembre et janvier, que 33,000
et donnait une recette de . . . . 25,500 fr.

En février, les prix augmentés du tiers présentent les résultats suivants :

Voyageurs, 23,000, au lieu de 33,000 ;
Recette, 17,000 fr., au lieu de 20,500 fr.

Ainsi les prix augmentent du tiers, et les voyageurs diminuent dans la même proportion.

Les prix augmentent, et la recette s'en va.

N'allongez donc pas inutilement vos parcours : vous tueriez l'avenir de vos chemins : ce qui a lieu pour 2 kilom. pour 2 sous par place, aura lieu dans une plus grande proportion, quand il s'agira de 1 fr. 35 c. et de 22 kilom.

Vainemement objecterait-on que si le trajet est allongé pour Lille, il est abrégé pour Douai et Valenciennes.

Mais Dunkerque, Saint-Omer, Armentières, Bailleul, Stenwerck, Merville et toute la vallée de la Lys ont affaire à Lille et non pas à Douai.

C'est à Lille qu'est le commerce, la banque, les capitaux, les habitudes séculaires; vous ne détournerez pas cela; car, comme le dit très bien M. Daru : « Si les chemins de fer peuvent développer le mouvement commercial là où il » existe, ils sont impuissants à le créer là où il n'existe pas (pag. 26). »

Or le mouvement commercial du nord c'est Lille, Lille seul qui en a la possession.

Lille, Messieurs, ce n'est pas seulement les 70,000 âmes de population enfermées dans les murailles; dehors et contre ces murailles est une autre population de 25,000 habitants qu'on appelle faubourgs de Paris et de Béthune. A 10 kilom., c'est Roubaix, avec 25,000 âmes; 2 kilom. plus loin, Turcoing avec ses 25,000 autres et Wattrelos et ses 8,000 tisserands. Lille, deversant ses lumières, ses richesses, son activité sur son arrondissement qui comprend 16 kilom. de rayon, c'est une population de 300,000 habitants; voilà Lille! Envisagée sous ce point de vue, Lille n'est-elle pas une des importantes, sinon la plus considérable des cités du royaume.

Éloigner de Lille pour rapprocher de Valenciennes et de Douai! Mais, une comparaison, une seule, quoiqu'elles abondent.

Le jury départemental vient de compter le nombre des exposants, ils sont au nombre de 131 dans le nord.

Sur ce nombre, quelle part revient à Valenciennes?	10
Quelle à Douai	2
Quelle à Lille	110

Ne serait-ce pas une faute énorme d'éloigner les populations de leur centre d'activité.

Mais d'ailleurs pour alimenter ses manufactures, pour en exporter les produits, Lille, on le conçoit, a besoin d'être rapprochée des ports.

Quelle est donc l'industrie de Valenciennes?

Elle s'exerce sur la production du fer, de la houille.

Les fers de Valenciennes s'exportent-ils?

Valenciennes prétend-il s'approvisionner de houilles anglaises? non, sans doute.

La proximité des ports n'importe donc pas à Valenciennes. Nous abordons une dernière objection.

On dit : la route de l'Angleterre sur l'Allemagne, elle est par Valenciennes, Charleroy, Namur et Liège.

Marcher d'Hazebrouck à Lille, c'est éloigner les Anglais de Bruxelles et de l'Allemagne, c'est éloigner le transit de l'Angleterre sur ce dernier pays.

En lisant M. Daru, on se demande quelles sont les chances qu'offre à la France le transit de l'Angleterre sur l'Allemagne ; mais supposons-lui une importance réelle et examinons.

Oui, d'Ostricourt à Liège par Charleroy et Namur, il y a moins loin que de Lille à Liège par Malines.

Mais de Lille à Jurbise près Mons, on compte.............. 120,000

Et d'Ostricourt à Jurbise........................... 135,474

Si donc, une ligne de fer arrive de Lille à Jurbise, l'argument sera renversé, il y aura 15 à 16 kilom. de moins de Lille à Liège et à Bruxelles, que d'Ostricourt à ces mêmes villes.

Or, nous affirmons à la commission, et au besoin nous lui prouverons par un témoignage irrécusable que la ligne sur Jurbise est entièrement étudiée, dans tous ses détails, que le gouvernement Belge veut son exécution, qu'il ne sait encore s'il l'entreprendra lui-même ou s'il la concèdera ; mais, dans tous les cas, il est disposé à consentir un minimum d'intérêt en faveur de la compagnie concessionnaire.

La ligne de Jurbise n'est donc plus une conjecture.

Nous ne nous arrêtons pas à cette singulière remarque que marcher par Ostricourt sur Bruxelles c'est faire parcourir 40 kilom. de plus sur la ligne française.

Mais sur ce nombre, il y en a 16 parcourus au grand préjudice des voyageurs et sans utilité pour personne, à moins que ce soit pour la compagnie exploitante de laquelle seule on concevrait le raisonnement.

Mais cette compagnie elle-même n'a-t-elle donc pas à considérer la valeur des lignes plutôt que leur étendue? l'étendue n'est-elle pas une charge si elle est improductive? la valeur des lignes ne résulte-t-elle pas du mouvement des populations? Or, le mouvement, il n'est ni à Douai, ni à Valenciennes, mais à Lille.

Un exemple, mais il est frappant : il y a un double chemin de fer de la frontière à Valenciennes.

De la frontière à Lille.

L'un et l'autre ont la même étendue ; si celui de Lille conduit à Gand, celui de Valenciennes touche à Bruxelles.

Combien du 1er janvier au 15 mars a transporté de voyageurs le chemin de Valenciennes?.. 6,000

Et dans la même période, combien celui de Lille?................ 69,000

L'intérêt de la Compagnie est donc d'aller par Lille plutôt que par Ostricourt.

Encore un mot sur cette station d'Ostricourt : elle entrave fâcheusement le

trajet de Calais à Paris, de Dunkerque à Lille, et de Lille à Paris, mais ne doit-elle pas nuire au parcours partiel qui existe entre Lille et Douai, Lille et Valenciennes?

Conçoit-on une heure peut-être d'inutile attente entre Lille et Douai?

Deux stations, deux arrêts entre Lille et Valenciennes.

Cependant entre ces trois points les rapports sont fréquents et ont besoin de promptitude.

Si le commerce est à Lille, la Cour Royale et le Collége sont à Douai.

Si l'industrie est à Lille, le charbon et le fer sont à Valenciennes.

Cette malheureuse station d'Ostricourt serait bientôt détruite si elle pouvait jamais exister autrement qu'en projet; le gouvernement éviterait cette gênante et improductive dépense, mais alors il n'y aurait plus de station d'échange qu'à Douai.

C'est à Douai que Dunkerque passerait pour arriver à Lille; ce ne serait plus de 22, mais de 34,000 que le parcours de Dunkerque à Lille serait allongé.

Lille pourrait s'isoler dans cette question si, étouffant ses sentiments de nationalité, Lille ne voyait que sa position commerciale; à défaut de Dunkerque, ce serait Ostende, ce serait Anvers : mais ce serait, non pas la marine Belge, qui n'existe pas, mais la marine Anglaise substituée à la nôtre; mais ce serait le port de Dunkerque aussi fatalement comblé que sous Louis XIV, et cela, au moment où Dunkerque élève dans ses murs la glorieuse statue de Jean-Bart; un tel renversement d'idées ne saurait se comprendre.

Nous nous résumons :

Calais ne peut utilement aller à Paris que par Hazebrouck et Arras; et aller avec avantage de Calais à Paris est le besoin le plus impérieux du pays, nous sommes unanimes sur ce point.

Dunkerque doit venir directement à Lille.

C'est une question de vie pour l'un et l'autre de ces ports.

Ainsi, nous ne saurions trop le répéter :

Premier intérêt : Calais à Paris;

Deuxième intérêt : Dunkerque à Lille.

Ces deux intérêts sont indivisibles; ces deux lignes ne sont qu'un tout qui doit être consacré dans une même loi.

Conséquemment :

Calais à Paris par l'État.

Hazebrouck à Lille par une compagnie.

Jamais Ostricourt, parce qu'Ostricourt éloigne Calais de Paris, Dunkerque de Lille.

Le système que nous présentons ne surcharge pas l'État.

Car si la ligne d'Arras coûte, dans les conditions de la loi de 1842, un million 500 mille francs de plus que celle d'Ostricourt, la station qu'il ne faut plus construire à Ostricourt compense ce chiffre.

Sans plus de dépenses pour l'État, notre système sert utilement une population de.. 318,664 habitants.

Ostricourt en sert mal.............................. 178,000

Par notre système, toutes les habitudes, tous les besoins sont satisfaits.

Habitudes, besoins, le projet que nous combattons fait violence à tout.

S'il s'exécute, inutile dans le présent, il nous interdit l'avenir : car si pour servir deux grands intérêts dans le Nord, il faut deux lignes distinctes, il n'en faut pas trois. Ostricourt fait, Lille et Arras ne se feront jamais.

Pour arriver à un système simple et complet, nous avons tous fait notre part de sacrifices.

Lille surtout, qui, en raison de son importance, pouvait parler haut dans cette question ; Lille s'est posé en modérateur et s'est contenté d'une éventualité.

Mais Lille connaît sa puissance attractive, et pour attendre stoïquement, Lille n'attendra pas longtemps.

Ne divisez pas les populations qui s'unissent.

Convertissez leurs vœux en loi, et vous aurez attaché vos noms à la prospérité de nos contrées.

Paris, le 9 avril 1844.

Les Délégués de la ville de Lille.

GRODÉE.

HEDDEBAULT, *conseiller municipal.*

Les Délégués de la ville d'Arras.

MAURICE-COLIN, *maire.*
HURTREL-LETOMBE, *président de la chambre de commerce.*
H. BILLET, *avocat, conseiller général.*
RENARD-ROHART, *membre de la chambre de commerce.*
CRESPEL-DELISSE, *membre de la chambre de commerce.*

Les Délégués de la ville de Calais.

LEGROS-DEVOT, *maire.*
A. VOGUE, *membre de la chambre de commerce.*
V. GUILLEBERT, *membre de la chambre de commerce.*
HENRY DUPONT, *président de la chambre de commerce.*
L. DESSIN, *membre de la chambre de commerce.*
ISAAC-OLIVIER, *membre de la chambre de commerce.*

Les Délégués de la ville de Dunkerque.

BENJAMIN MOREL, *ancien député, membre de la chambre de commerce.*

H. BOURDON, *membre de la chambre de commerce.*

Les Délégués de la ville de Saint-Omer.

Baron **LESERGEANT DE MONNECOVE**, *maire.*

QUENSON, *président du tribunal civil.*
ROELZ, *conseiller municipal.*

Les Délégués de la ville d'Hazebrouck.

Baron **L. DE LAGRANGE**.
I. PLICHON, *docteur en droit.*

L. WAREIN, *ancien député.*

CHAMBRE DE COMMERCE DE LILLE.

Extrait du Procès-Verbal de la Séance du 12 avril 1844.

Membres présents : MM. Delesalle-Desmedt, président ; Fevez-Debully; Théodore Barrois ; Saint-Léger ; Scrive-Bigot ; Tilloy-Casteleyn ; Henri Bernard; Rolb-Bernard; Julien Lefebvre; Demesmay; Sauvaige-Fretin ; Parayon ; Champon.

La Chambre de Commerce de Lille ,

Après avoir pris communication d'un Mémoire présenté , le 9 avril 1844, à MM. les Députés, membres de la commission des chemins de fer du Nord, MM. les Délégués des villes de Lille, Arras , Calais , Dunkerque , Saint-Omer et Hazebrouck ;

Adhère d'autant plus volontiers à ce Mémoire , qu'il rentre tout-à-fait dans les observations qu'elle a elle-même adressées à M. le Ministre des travaux publics , à l'occasion de la présentation du projet de loi sur le chemin de fer du littoral de la Manche, et que M. le Ministre a été prié de mettre sous les yeux de la commission de la Chambre des Députés.

Délibéré à Lille , à l'unanimité , le 12 avril 1844.

Pour copie conforme :

Le Président de la Chambre de Commerce de Lille ,

DELESALLE-DESMEDT.

DERNIÈRES OBSERVATIONS

PRÉSENTÉES

par les Délégués des Villes du Nord et du Pas-de-Calais

A Messieurs les Députés de la Commission des Chemins de fer du Nord.

MESSIEURS,

Nous avons eu l'honneur de vous dire, il y a un mois, pourquoi nous désirions que la ligne de fer du Littoral passât directement d'Hazebrouck à Arras, d'Hazebrouck à Lille.

Notre vœu nettement motivé au nom d'une population de plus de 1,500,000 habitants, nous espérions que le gouvernement l'aurait accueilli, et vous aurait engagés à lui donner sanction.

Mais, sans contester l'exactitude et la puissance de nos arguments, Monsieur le Ministre des Travaux publics nous oppose deux fins de non recevoir.

Et d'abord, dit-il, à partir d'*Hazebrouck*, le *gouvernement* ne veut faire qu'un chemin ; il ne peut entreprendre la double ligne que vous lui demandez. Aucune Compagnie, offrant d'assez immédiates ressources, ne s'est présentée pour exécuter la partie d'Hazebrouck à Lille ; il y a donc nécessité de s'en tenir à la ligne d'Hazebrouck à Ostricourt.

Il ajoute : Si une Compagnie se présentait pour la ligne d'Hazebrouck à Lille, il faudrait encore préférer, au double tracé, la ligne unique d'Ostricourt, parce que les Compagnies la demandent et la prendront à titre moins onéreux que la ligne d'Hazebrouck à Arras.

Ces objections, sans doute, auront été produites dans cette enceinte ; c'est dans cette enceinte que nous venons les combattre.

Sans rechercher s'il est bien exact que des offres sérieuses n'aient pas été faites pour l'exécution de la ligne d'Hazebrouck à Lille, nous venons vous faire connaître que l'intérêt du capital à employer pour l'exécution de cette route vient d'être garanti par nos conseils municipaux.

Cette garantie est offerte à l'association qui, sans le concours du gouvernement et en dehors de la loi de 1842, exécutera, à ses seuls frais, la ligne précitée.

Le devis pour l'entière exécution de la ligne est de 6,600,000 fr. ; le capital dont l'intérêt est garanti à 4 °/₀ est de 7,250,000 fr. (1).

Ce n'est pas tout, et nous avons encore à vous dire, que pour hâter la formation d'une Compagnie, une souscription, en prises d'actions, vient de s'ouvrir à Lille, et que le chiffre déjà recueilli présente un capital de qui va incessamment se grossir.

Ainsi donc, plus de doute possible : une partie du capital est formée ; l'intérêt de tout le capital à fournir est garanti ; par là se trouve ruinée cette allégation que le gouvernement, s'il adoptait la double ligne, serait obligé de faire deux chemins quand il n'en veut faire qu'un.

Reste cette seconde allégation, que les Compagnies n'accepteront la ligne d'Hazebrouck à Arras, qu'à titre plus onéreux que celle d'Hazebrouck à Lille.

Les informations prises sont entièrement contraires à cette assertion.

Consultez, en effet, les hommes dont l'expérience et les travaux ont établi l'autorité et le crédit dans les questions de chemins de fer, ils vous diront :

« Oui, il y a un an, nous désirions le tracé par Saint-Omer, Béthune et Carvin, par ce motif que la ligne de Paris à Lille n'étant pas faite, le point de Carvin pouvait être touché par cette ligne. Dans cet état de choses, si la concession nous eût été accordée, une ligne de Béthune à Carvin coûtait 1,200,000 fr., était exécutée en peu de temps et permettait une mise en exploitation plus prompte du chemin du littoral. Cette exploitation plus prompte nous rendait bientôt les 1,200,000 fr. jetés sur la route de Carvin. Nous pouvions donc établir cette ligne comme un provisoire : en l'abandonnant, d'ailleurs, notre capital n'était pas entièrement perdu. Cette manière d'agir nous donnait le temps d'étudier et de satisfaire avec certitude les intérêts et les besoins du pays, et dans notre pensée, nous étions conduits à exécuter plus tard la ligne de Béthune à Arras, dont nous apprécions, dès-lors, toute la valeur, toute l'utilité.

» Mais aujourd'hui que la ligne principale est exécutée ; qu'elle arrive à Ostricourt, non plus à Carvin ; aujourd'hui que le point de rattache est Hazebrouck, non plus Béthune, la question a bien changé de face. La dépense, dans toutes les hypothèses, est trop considérable pour que le provisoire soit encore possible ; il faut choisir et choisir définitivement : dans cette situation, nous ne

(1) Ce capital est divisé entre les villes de la manière suivante :

Lille,	1,500,000.	Saint-Omer,	500,000.	Saint-Pierre,	300,000.
Dunkerque,	1,000,000.	Armentières,	500,000.	Béthune,	300,000.
Calais,	1,000,000.	Bailleul,	500,000.	Berghes,	250,000.
Arras,	1,000,000.	Hazebrouck,	400,000.		

» pouvons hésiter et, à conditions égales, nous préférons la ligne d'Arras à celle » d'Ostricourt. »

En présence d'une déclaration aussi explicite, que reste-t-il à nous opposer ?

Nous avons bien entendu dire que vous étiez préoccupés de cette pensée, que concéder la ligne d'Hazebrouck à Arras, c'était rendre impossible la ligne de Boulogne, et qu'eu égard à son importance politique, cette ligne devait être au moins réservée comme pensée d'avenir.

Cette préoccupation du projet de loi que vous paraissez partager, a-t-elle bien pour elle la sanction des faits ?

Deux moyens de revenu vivifieront la route de Londres à Paris :

La population indigène ;

La population étrangère.

Or, la population qui est réunie autour de Calais ira-t-elle jamais chercher le chemin de Boulogne ? Ne préférera-t-elle pas un plus long parcours sur chemin de fer à un parcours incommode, fatigant et long par voie de terre ? La ligne de Boulogne ne sera donc pas vivifiée par la population calaisienne.

Reste la population étrangère.

Mais ce n'est point parce que Calais irait directement à Arras que les Anglais viendraient à Calais, si le passage par Boulogne leur était véritablement plus commode.

Et s'il arrive que la ligne de Boulogne faite, les étrangers viennent par Calais, c'est que la voie de Calais offrira plus d'avantages. Pourquoi s'en plaindre ? Ce n'est sans doute pas la ligne la moins avantageuse que vous voulez ouvrir entre Londres et Paris.

Si Calais à Paris n'était pas la ligne anglaise, elle serait encore la ligne du Nord de la France vers la capitale ; celle qui doit desservir Calais, Dunkerque, Berghes, Cassel, Bailleul, Hazebrouck, Béthune et Saint-Omer. Ces nombreuses populations suffisent seules à l'exploitation, et méritent aussi d'être comptées et satisfaites.

Ainsi, Calais à Arras ne nuit pas à Boulogne ;

Calais à Arras peut au besoin suppléer Boulogne ;

Calais à Arras est nécessaire même en présence de Boulogne.

Résumons-nous :

Nous vous apportons des éléments nouveaux de discussion : que leur appréciation se fasse jour dans vos délibérations.

Il ne peut plus exister de doute sur l'exécution de la ligne d'Hazebrouck à Lille ; pourquoi, dès-lors, ne feriez-vous pas exécuter celle d'Arras plutôt que celle d'Ostricourt, quand les populations et les Compagnies le réclament.

Ces intérêts garantis par les communes, ces capitaux offerts par les particu-

liers qui font ainsi violence à leurs habitudes financières, n'est-ce pas l'indice le plus certain du besoin vivement senti d'un bon tracé? N'est-ce pas la condamnation la plus éloquente de la ligne d'Ostricourt.

Si après tant de protestations, tant d'efforts de notre part, vous vouliez nous imposer cette ligne que nous repoussons, vous nous causeriez un grave et irréparable préjudice, mais au moins la responsabilité n'en retomberait pas sur nous.

Pesez bien, nous vous en conjurons, ces dernières paroles, car vous allez décider de la prospérité de nos contrées.

Paris, le 17 mai 1844.

Les Délégués de la ville de Lille.

BIGO, *maire.*
GRODÉE ET HEDDEBAULT, *délégués du conseil municipal.*

MIMEREL, *membre de la chambre de commerce, président du conseil général des manufactures.*

Les Délégués de la ville d'Arras.

MAURICE-COLIN, *maire.*
HURTREL-LETOMBE, *président de la chambre de commerce.*
RENARD-ROHART, *membre de la chambre de commerce.*

H. BILLET, *membre du conseil général.*
CRESPEL-DELISSE, *membre de la chambre de commerce.*
MAILLARD-D'ONTOT, *membre du conseil municipal.*

Les Délégués de la ville de Calais.

LEGROS-DEVOT, *maire.*
V. GUILLEBERT, *membre de la chambre de commerce.*

ISAAC-OLIVIER, *membre de la chambre de commerce.*

Les Délégués de la ville de Dunkerque.

BENJAMIN MOREL, *ancien député, membre de la chambre de commerce.*

H. BOURDON, *membre de la chambre de commerce.*

Les Délégués de la ville d'Hazebrouck.

BARON L. DE LAGRANGE.
L. WAREIN, *ancien député.*

I. PLICHON, *docteur en droit.*

Les Délégués de la ville de Saint-Omer.

BARON LESERGENT DE MONNECOVE, *maire.*

QUENSON, *président du tribunal civil.*
ROELZ, *conseiller municipal.*

VINCHON, imprimeur, rue J.-J. Rousseau, 8. — Paris.